Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/3144

20. 10. 88

Sachgebiet 924

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/3037 —

Gefahrguttransporte — Geschwindigkeitsüberschreitungen

Der Bundesminister für Verkehr – StV 12/36.57.00 – hat mit Schreiben vom 19. Oktober 1988 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, daß bei 38,5 % aller Tanklastunfälle in der Bundesrepublik Deutschland überhöhte Geschwindigkeit als Hauptunfallursache festgestellt wurde, und wie begründet sie vor diesem Hintergrund die Heraufsetzung der Höchstgeschwindigkeit nach § 18 StVO von 60 auf 80 km/h?

Die 9. Verordnung zur Änderung der StVO hat hinsichtlich zulässiger Höchstgeschwindigkeiten Kraftfahrstraßen und Autobahnen insoweit gleichgestellt, als es sich um Kraftfahrstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften mit Fahrbahnen für eine Richtung handelt, die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen getrennt sind. Diese Gleichstellung war geboten, weil hinsichtlich Ausbauzustand, Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer und Geschwindigkeiten der Fahrzeuge nennenswerte Unterschiede nicht feststellbar sind. Die Anordnung geringerer Geschwindigkeiten für Gefahrgut-Lkw auf Kraftfahrstraßen würde den Verkehrsfluß nicht unerheblich beeinträchtigen; statt eines Sicherheitsgewinns hätte dies ein erhöhtes Risiko bedeutet.

Die Bundesregierung plant in der neuen Bußgeldkatalog-Verordnung eine Sonderbehandlung von kennzeichnungspflichtigen Kraftfahrzeugen mit gefährlichen Gütern, insbesondere auch bei Geschwindigkeitsverstößen. So wird beabsichtigt, die Geldbußen drastisch zu erhöhen und ein Fahrverbot ab 26 km/h-Überschreitungen innerhalb geschlossener Ortschaften einzuführen.

2. Ist die Bundesregierung bereit, die Höchstgeschwindigkeit für Lkw auf 60 km/h festzulegen und für Gefahrguttransporte noch darunter, wenn nein, warum nicht?

Eine allgemeine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit für Lkw auf 60 km/h, und für Gefahrguttransporte noch darunter, ist nicht geplant. Sinnvoller sind gezielte situationsbezogene Maßnahmen. Die StVO stellt hierfür ausreichende Möglichkeiten zur Verfügung. Die zuständigen Verkehrsbehörden verfügen die Beschränkungen auf Grund einer Wertung der besonderen Gefahrensituation vor Ort. Sie treffen damit wirkungsvollere und fallgerechtere Entscheidungen als mit einer allgemeinen Anordnung.

3. Wie will die Bundesregierung zukünftig dafür sorgen, daß die geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen im Straßenverkehr eingehalten werden?

Die Überwachung der Regeln der StVO ist Sache der Länder, die diese Aufgabe in eigener Verantwortung wahrnehmen. Der Bund hat wiederholt auf die Bedeutung einer wirksamen Verkehrsüberwachung allgemein und der Gefahrguttransporte im besonderen hingewiesen. Die Länder sind sich der Dringlichkeiten intensiver Überwachung gerade von Geschwindigkeitsüberschreitungen durch Gefahrguttransporte bewußt. Sie handeln im Rahmen ihrer Möglichkeiten entsprechend.

4. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, an den Außenseiten von Lkw eine optische Signalanlage anzubringen, die bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für jedermann sichtbar blinkt?

Es wäre technisch möglich, Kraftfahrzeuge mit von außen sichtbaren geschwindigkeitsanzeigenden Einrichtungen auszurüsten. Es müssen jedoch international anerkannte Bau- und Ausrüstungsvorschriften beachtet werden. Die internationale Harmonisierung der Vorschriften ist auf dem Gebiet der Kraftfahrzeugtechnik besonders notwendig, da nationale Vorschriften angesichts des großen Umfangs des grenzüberschreitenden Verkehrs nicht mehr den gewünschten Erfolg bringen können.

Sowohl die UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) als auch die Europäischen Gemeinschaften befassen sich mit der Vereinheitlichung von Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge. In beiden Fällen ist eine Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit von außen sichtbaren Geschwindigkeitsanzeigern nicht vorgesehen. Die Bundesrepublik Deutschland aber kann sich nicht von europäischen Bau- und Ausrüstungsvorschriften ausschließen, indem sie nationale Vorschriften der StVZO entsprechend ergänzt. Eine solche Vorschrift würde auf den Widerstand der übrigen EG-Mitgliedstaaten stoßen, da hierdurch Handelshemmnisse entstünden. Außerdem würde der Halter von in der

Bundesrepublik Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeugen benachteiligt, weil für im Ausland zugelassene Fahrzeuge eine solche Ausrüstung nicht vorgeschrieben werden kann und sich die Fahrer dieser Fahrzeuge den Geschwindigkeitskontrollen entziehen könnten.

5. Wie bewertet sie die Möglichkeit des Einbaus von sogenannten Geschwindigkeitsbegrenzern?

Die Ausrüstung von Lastkraftwagen mit automatischen Geschwindigkeitsbegrenzern stellt eine sinnvolle Ergänzung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar. Ein positiver Einfluß auf die Verkehrssicherheit wird jedoch nur dann erreicht, wenn die Geräte zur Geschwindigkeitsbegrenzung fest und manipulationssicher auf eine Höchstgeschwindigkeit eingestellt sind. Technisch ist die Ausrüstung mit solchen Geräten unproblematisch. Es ist beabsichtigt, zumindest für Fahrzeuge, mit denen Gefahrguttransporte durchgeführt werden, den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern vorzuschreiben. Eine generelle Ausrüstungspflicht mit Geschwindigkeitsbegrenzern ist derzeit jedoch nicht zu empfehlen, weil in den EG bis heute keine einheitlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen bestehen. Mit einer solchen Vorschrift würde die Bundesrepublik Deutschland Handelshemmnisse aufbauen, die die EG-Mitgliedstaaten mit Sicherheit nicht akzeptieren würden.

Die EG-Kommission hat dieses Problem bereits am 18. November 1987 diskutiert. Die Beratungen sind nicht abgeschlossen.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333